

## LE CAMIONNAGE EN VRAC

### ENTENTES SUR L'APPLICATION D'UN NOUVEL ENCADREMENT DU CAMIONNAGE EN VRAC AU QUÉBEC À COMPTER DU 1<sup>er</sup> JANVIER 2000

**Saviez-vous que** le 14 octobre 1999, le ministre des Transports du Québec a présidé la signature de deux ententes importantes avec les représentants des camionneurs qui touchent au-delà de 7000 camionneurs travaillant dans le camionnage en vrac ?

Ces ententes permettent aujourd'hui de préparer l'industrie du camionnage en vrac afin d'atténuer les effets de la mise en œuvre de la déréglementation, par le gouvernement fédéral, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000 (entrée en vigueur de la disposition de la loi fédérale sur la mise en œuvre de l'Accord sur le commerce intérieur ACI, article 19 de la loi C-19).

Ces ententes, qui concernent le **transport en vrac par camion à benne basculante** et le **transport forestier**, sont le fruit de négociations soutenues qui se sont déroulées à partir du printemps dernier. Elles concrétisent l'engagement du ministre des Transports de revoir l'encadrement du camionnage en vrac pour le 1<sup>er</sup> janvier 2000 suite aux demandes des camionneurs.

Les principaux aspects de ces ententes sont les suivants :

- L'abolition des permis de camionnage en vrac et des tarifs réglementés.
- Le maintien des organismes de courtage pour ce qui est des marchés publics et l'assouplissement de leurs règles de fonctionnement.
- Le maintien, à l'intention des abonnés des services de courtage, d'un accès préférentiel aux contrats effectués pour le compte du ministère des Transports et de tarifs minimaux sur ces contrats.
- La mise sur pied à la Commission des transports du Québec (CTQ), d'un nouveau registre de camionnage en vrac dans lequel tous les titulaires de permis actuels seront inscrits au

*English version available upon request*

1<sup>er</sup> janvier 2000. Ceux-ci devront ensuite confirmer leur intention de bénéficier de l'accès préférentiel aux contrats publics visés en s'inscrivant à un organisme de courtage avant le 31 mars 2000.

- La pleine ouverture aux non-résidents des marchés publics protégés.
- L'accès sans contrainte à tous les secteurs du camionnage en vrac autres que celui des marchés publics où on retrouve une clause préférentielle d'embauche.
- L'habilitation légale d'un contrat type pour le transport de bois non œuvré provenant des forêts du domaine de l'État.
- Diverses modifications de concordance à la législation du travail et à celles du monde municipal.

En maintenant un accès préférentiel à une partie des travaux de voirie publique, le nouvel encadrement vise à assurer temporairement aux entreprises de camionnage en vrac une forme de stabilité afin de faire une transition harmonieuse d'un marché complètement réglementé vers un marché libre. En effet, une partie importante du marché sera complètement déréglementée en janvier 2000, et c'est dans la perspective de répartir équitablement les retombées économiques liées aux travaux de voirie publique que le gouvernement a bonifié la part de ces marchés pour les entreprises de camionnage en vrac qui y avaient un accès privilégié.

## **Les changements de l'encadrement du camionnage en vrac**

### **Réglementation actuelle sur le camionnage en vrac (avant l'an 2000)**

Présentement, l'industrie du camionnage en vrac au Québec est réglementée tant dans le secteur public que dans le secteur privé. Les principales dispositions réglementaires sont les suivantes :

- Un camionneur doit être titulaire d'un permis de camionnage en vrac (VR) de la CTQ pour faire du transport de matières en vrac contre rémunération. Les matières visées par le règlement sont notamment le sable, la terre, le gravier, l'asphalte, la neige, le sel, le minerai, les copeaux de bois, les billots, etc.
- Ces permis sont délivrés pour exploiter un véhicule donné à l'intérieur d'une des dix régions de camionnage en vrac au Québec.
- Un moratoire sur la délivrance des permis VR est en vigueur depuis 1977 à cause de l'excédent de l'offre de transport par rapport à la demande.

- Dans le secteur du transport par camion à benne basculante (agrégats), les tarifs minimaux sont fixés par la CTQ (secteurs privé et public).
- Des permis de courtage sont délivrés par la CTQ à des organismes de courtage sans but lucratif. Il y a 89 courtiers au Québec qui répartissent équitablement le travail des camionneurs abonnés au service de courtage dans le secteur des agrégats. De plus, des secteurs de travail sont protégés à l'intérieur des contrats du ministère des Transports du Québec (MTQ) à l'intention des camionneurs membres des organismes de courtage (clause 75/25 et addenda sur les enrobés bitumineux).
- Dans le secteur du transport forestier, un contrat type s'applique depuis le 1<sup>er</sup> avril 1992 pour le transport, sur les chemins publics, de bois en longueur et en billots provenant des forêts du domaine public, et ce, en remplacement de la fixation tarifaire de la CTQ.

### **Principaux éléments de la nouvelle entente sur le transport en vrac par camion à benne basculante (agrégats) en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000**

1. Le camionnage en vrac sera déréglementé à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2000. Toutefois, afin de permettre aux entreprises de camionnage en vrac de faire une transition harmonieuse vers un libre marché, certaines mesures d'encadrement seront mises en place dès le 1<sup>er</sup> janvier 2000 pour une période de sept ans. Ainsi, il sera possible aux titulaires actuels de permis de camionnage en vrac aujourd'hui de conserver, après le 1<sup>er</sup> janvier 2000, un accès aux travaux soumis à des clauses préférentielles d'embauche par l'entremise des organismes de courtage.
  - Pour ce faire, les camionneurs titulaires d'un permis de camionnage en vrac (VR) pour le transport des matières du groupe 1 du Règlement sur le camionnage en vrac (sable, terre, gravier, etc.) au 31 décembre 1999 seront inscrits le 1<sup>er</sup> janvier 2000 dans un registre du camionnage en vrac à la CTQ. Ensuite, ils devront s'inscrire à un organisme de courtage avant le 31 mars 2000 et maintenir cette inscription. Les camionneurs qui ne se seront pas abonnés à un organisme de courtage au 31 mars 2000 seront radiés du registre de la CTQ et n'auront pas accès aux clauses de protection.

- 
- Pendant la durée de l'entente (sept ans), les camionneurs qui demeureront inscrits au registre de la CTQ pourront, avec l'approbation de la CTQ, transférer à une autre entreprise leurs privilèges de camionnage en vrac dans les marchés publics.
  - Comme l'accès préférentiel aux travaux publics est réservé aux membres des organismes de courtage, le système de courtage actuel sera maintenu et adapté au nouvel encadrement à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000.
2. Les camionneurs en vrac inscrits au registre du camionnage en vrac de la CTQ et à un organisme de courtage pourront bénéficier, dans le cas du ministère des Transports, d'une clause préférentielle d'embauche élargie. En effet, le MTQ propose une clause qui :
- maintient les dispositions actuelles de la clause 75/25, qui accorde aux camionneurs, membres d'un organisme de courtage, dans une proportion de 75 % calculée en nombre de camions, le transport des matériaux placés au-dessus de la ligne d'infrastructure;
  - maintient les dispositions actuelles concernant l'addenda sur les enrobés bitumineux (25 % sur chaque contrat et 50 % en volume pour tout le Québec) en y ajoutant l'asphalte plané;
  - accorde, dans une proportion de 25 % en volume, le transport des granulats d'accotement et de correction avant revêtement en plus de maintenir les dispositions actuelles concernant ces matériaux ;
  - accorde aux camionneurs, dans une proportion de 75 % calculée en nombre de camions, le transport de l'emprunt B (type de matériel) destiné aux chantiers;
  - accorde aux camionneurs, dans une proportion de 25 % calculée en nombre de camions, le transport des matériaux **autres que l'emprunt B** situés sous la ligne d'infrastructure;
  - prévoit que la clause ne s'applique pas au transport des matériaux situés sous la ligne d'infrastructure autres que l'emprunt B (c'est-à-dire les déblais de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes), effectués par des véhicules de type hors-route;
  - prévoit que, sauf pour les revêtements et les granulats d'accotement et de correction avant revêtement, l'excédent de capacité de l'entrepreneur reste sous sa maîtrise et n'est pas consenti de façon automatique aux membres d'un organisme de courtage;
  - prévoit que l'organisme de courtage et l'entrepreneur seront tenus de signer une entente écrite de prestation de services avant le début des travaux afin de convenir des modalités d'exécution des transports et des conditions générales comme le calendrier

des travaux, le délai de réquisition des camions, le type et le nombre de véhicule requis, les modalités de paiement, etc.

3. Les prix de transport seront normalement négociés entre l'entrepreneur et l'organisme de courtage représentant les camionneurs. Toutefois, si aucune entente n'est conclue dans les délais fixés avant le début des travaux, une grille tarifaire s'appliquera aux parties visées par la clause. Cette disposition sera prévue au devis général du MTQ et sera en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000.
4. Dans le cas des municipalités, le MTQ a fait des démarches qui ont mené à l'adoption, en juin dernier, du projet de loi 71 qui prévoit un pouvoir habilitant pour les municipalités qui désirent stipuler en faveur des camionneurs abonnés dans un organisme de courtage, comme le fait actuellement le ministère des Transports.
5. De plus, les clauses préférentielles du ministère des Transports s'appliqueront aux contrats de construction de routes publiques financés par le biais de subventions autres que statutaires que le MTQ accordera aux municipalités par protocole d'entente.

Dans le cas d'Hydro-Québec, de la Société québécoise d'assainissement des eaux (SQAE) et des autres ministères qui possèdent actuellement des clauses préférentielles d'embauche dans leurs contrats, le MTQ s'engage à faire les démarches nécessaires auprès des autorités de ces organismes pour les inciter à préserver les acquis des camionneurs sous réserve des caractéristiques propres à leur organisation.

6. L'entente sera valide pour sept ans, c'est-à-dire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2007.
7. Les dispositions législatives et réglementaires visant la mise en œuvre de cet encadrement seront proposées par le MTQ avant la fin de l'année 1999. Le Cahier des charges et devis généraux du MTQ sera modifié et adapté en conséquence.
8. **Ce nouvel encadrement, applicable uniquement aux travaux (et matières) visés par des clauses préférentielles d'embauche**, a également comme conséquence de déréglementer une partie de l'industrie du camionnage en vrac dans les secteurs suivants, ce qui va dans le sens des accords de libéralisation des marchés :
  - l'approvisionnement d'usines de transformation (ex. : sel de consommation, sable à béton, minéral);
  - le transport dans le secteur privé (ex. : construction domiciliaire ou de centres commerciaux, neige des municipalités où il n'y a pas de clauses préférentielles d'embauche);

- le transport de produits forestier (ex. : copeaux, billots provenant de la forêt privée);
- il faut également comprendre que le transport des matières destinées à des travaux non visés par le nouvel encadrement du camionnage en vrac sera déréglementé dès le 1<sup>er</sup> janvier 2000. Ne sera plus soumis à la réglementation, le transport de matières telles que : le minerai, les produits de la ferme, de l'agriculture et de la pêche, le bois de chauffage, le charbon, le gazon cultivé ou naturel, les copeaux de bois, le bois de déroulage et les pièces de bois sciées transversalement et longitudinalement planées ou non, les engrais, fertilisants et neutralisants, etc.

### **Principaux éléments de l'entente sur le transport forestier applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000**

En ce qui concerne le transport forestier, l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec (AMBSQ) et l'ANCAI ont signé et ratifié, le 14 octobre 1999, une entente de principe sur l'application d'un **nouveau contrat de transport forestier**, en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000, pour le transport du bois en longueur et des billots **en provenance de la forêt du domaine public**.

L'entente entre les deux associations est conclue pour un terme de cinq ans et devrait permettre aux transporteurs et à l'industrie forestière de passer harmonieusement le cap de la déréglementation du transport, le 1<sup>er</sup> janvier 2000.

### **Les principaux éléments de l'entente de principe entre l'AMBSQ et l'ANCAI sont les suivants :**

1. L'entente prend effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000 pour une durée de cinq ans.
2. L'entente s'appuie sur un contrat type de transport par véhicules lourds du bois provenant de la forêt du domaine public (le bois n'ayant subi aucune autre opération que la coupe transversale, l'ébranchage et l'écorçage).
3. En vertu du contrat, l'expéditeur détiendra le droit de gérance.
4. Le contrat prévoira que le transporteur bénéficie d'un droit de négocier avec l'expéditeur les clauses monétaires et les autres conditions de transport qui en feront l'objet. Pour ce faire, le contrat stipulera que :
  - le transporteur bénéficie du droit d'être représenté;
  - le transporteur bénéficie d'un rang d'embauche déterminé par sa date d'embauche;

- en cas de contestation de son rang d'embauche, le transporteur a droit à l'arbitrage;
  - en cas de tout autre litige, les parties peuvent avoir recours à la conciliation;
  - pour la durée d'un litige survenant à l'occasion du renouvellement du contrat, le transporteur ne peut transporter pour un autre donneur d'ouvrage sous peine de perdre son rang d'embauche et, inversement, l'expéditeur ne peut faire appel à d'autres transporteurs.
5. Le transporteur et l'expéditeur conviendront de moyens qu'ils estiment efficaces pour que soient respectées la législation et la réglementation régissant les charges sur le réseau routier public au Québec.
  6. Le contrat sera soumis au ministre des Transports afin qu'il s'assure de sa conformité sur le plan légal et de le rendre obligatoire pour tous les expéditeurs et transporteurs concernés.

Les dispositions législatives et réglementaires visant l'utilisation du nouveau contrat de transport forestier seront proposées par le MTQ avant la fin de l'année 1999.

### **Autres dispositions**

Le MTQ reportera au 1<sup>er</sup> janvier 2002 les dispositions sur la réduction de la masse totale en charge prévue pour les camions d'une seule unité à benne basculante qui devaient s'appliquer au 1<sup>er</sup> janvier 2000. Pour de plus amples informations à ce sujet, veuillez consulter l'*Info-camionnage* n<sup>o</sup> 03.11.99 du 30 novembre 1999.

**Pour toute question relative à l'inscription des entreprises au registre de camionnage en vrac de la CTQ ainsi qu'à la transférabilité de ces inscriptions, veuillez communiquer avec la Commission des transports du Québec :**

Québec	Téléphone :	(418) 643-5694
	Télécopieur :	(418) 644-8034
Montréal	Téléphone :	(514) 873-6424
	Télécopieur :	(514) 873-4720

---

**Pour toute autre information concernant les ententes, veuillez communiquer avec le ministère des Transports du Québec :**

Québec	Téléphone :	(418) 643-6864
Montréal	Téléphone :	(514) 873-2605

Le présent **info-camionnage** est avant tout un document de vulgarisation. Les textes qui y paraissent ne peuvent être utilisés à des fins juridiques.